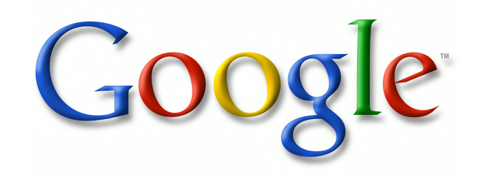
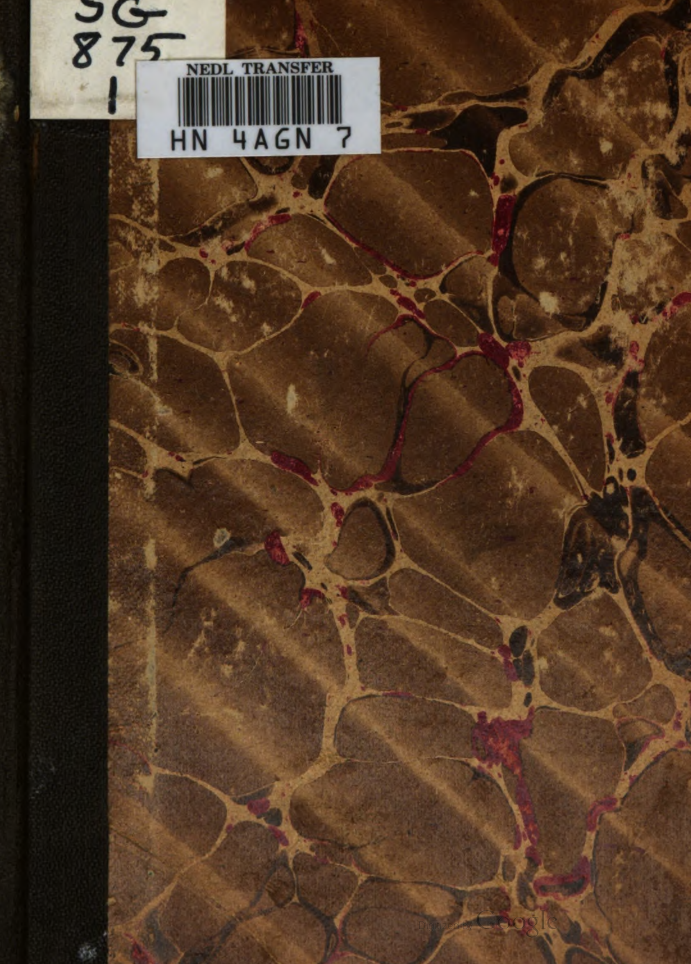
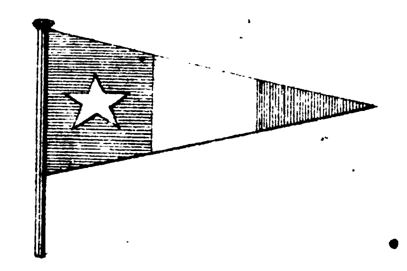



SG
875
1
NEDL TRANSFER
HN 4AGN 7
Digitized by Google

YACHT-CLUB DE FRANCE



PARIS

1868

YACHT-CLUB DE FRANCE

Société d'Encouragement

POUR LA

NAVIGATION DE PLAISANCE

STATUTS

Règlements. — Documents divers.

SIÉGE DE LA SOCIÉTÉ

AGENCE CENTRALE, à Paris, 18, rue de Berlin.

M. GILBERT VIARD, Agent central.

1868

PARIS. — IMP. FÉLIX MALTESTE ET Ce,
rue des Deux-Portes-St-Sauveur, 22.

YACHT-CLUB DE FRANCE

Sous le haut Patronage de

S. M. l'Empereur des Français,

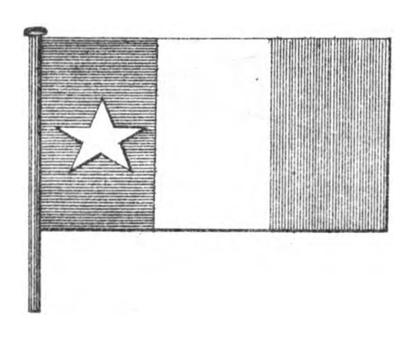
S. M. l'Impératrice,

S. A. I. le Prince Impérial,

S. A. I. le Prince Napoléon,

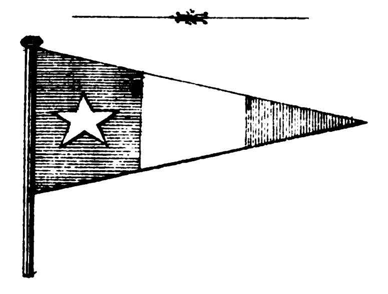
S. A. R. le Prince de Galles.

PAVILLON DU YACHT-CLUB.



N° 1.	Guindant	1m.	Battant.	1.50.	Tonnage,	10. tonn.
N° 2.	"	1.50.	"	2.25.	"	50. tonn.
N° 3	"	2.50	"	3.75.	au-dessus de	50. tonn

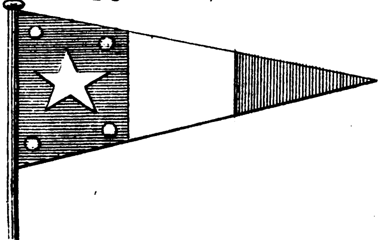
TRIANGLE DES SOCIÉTAIRES.



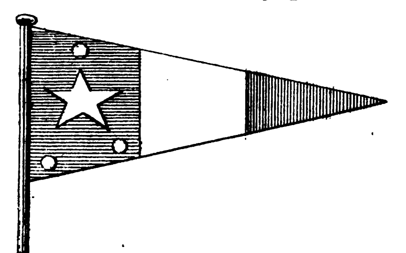
N° 1	Guindant	0.75.	Battant	1.50.	Tonnage,	20. tonn.
N° 2	"	1 "	"	2. "	au-dessus de	20. tonn.

TRIANGLES:

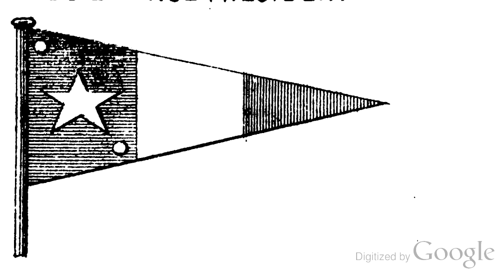
DU PRÉSIDENT



DU 1er VICE-PRÉSIDENT



DU 2ème VICE-PRÉSIDENT



YACHT-CLUB DE FRANCE

SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT

POUR LA

NAVIGATION DE PLAISANCE

STATUTS

ARTICLE PREMIER.

Le Yacht-Club de France a pour but :

1° De développer le goût de la Navigation de plaisance et de favoriser les progrès des constructions maritimes ;

2° D'encourager les Courses nautiques par des subventions et des prix ;

3° De concéder aux Yachts français un pavillon spécial qui leur assure certains priviléges;

4° De créer une Agence centrale à Paris (1), dans le but de recevoir toutes demandes et de faire toutes démarches intéressant les Yachts des Sociétaires ou des Concessionnaires de pavillon.

ART. II.

Est considéré comme Yacht tout bâtiment ponté ou demi-ponté, à voiles ou à vapeur, consacré exclusivement et d'une manière permanente à la Navigation de plaisance, et propre à la navigation de mer.

ART. III.

Le pavillon des Yachts est le pavillon national, avec étoile blanche au centre de la partie bleue.

La Société délivre aux propriétaires des Yachts français, sur leur demande, un diplôme qui accompagne et constate la conces-

(1) Rue de Berlin, 18.

sion du pavillon, lorsque le Comité juge que ces Yachts remplissent les conditions de l'article II.

ART. IV.

La Société n'admet, pour chaque Yacht présenté, qu'un seul propriétaire qui demeure responsable vis-à-vis d'elle et au nom duquel le Yacht est inscrit.

La Société publie une liste annuelle des Yachts qui portent son pavillon.

ART. V.

Le pavillon peut être refusé, ou retiré temporairement, lorsque des motifs particuliers l'exigent.

Dans le premier cas, le Comité prononce le refus; dans le second, il convoque une Assemblée générale qui décide s'il y a lieu de prononcer le retrait.

Les effets de ces décisions ne s'étendent pas au delà de l'année courante, après laquelle une nouvelle demande peut être adressée par les propriétaires des Yachts.

ART. VI.

Le diplôme qui constate la concession du pavillon de la Société est délivré au propriétaire d'un ou plusieurs Yachts, contre le versement entre les mains du Trésorier d'une somme de cent francs (100 fr.) une fois payée, et des frais d'expédition montant à 5 fr. par chaque diplôme.

Tant que le concessionnaire du pavillon qui n'est pas Sociétaire, ne renverra pas son diplôme en déclarant qu'il renonce à en faire usage, il sera tenu chaque année à un versement de 20 fr. dans le premier semestre de l'année ; à défaut de ce versement, le pavillon lui sera retiré.

ART. VII.

Les Membres de la Société pourront seuls arborer, outre le pavillon des Yachts, un guidon spécial à bord des embarcations ou bâtiments leur appartenant.

Ce guidon, de forme triangulaire, aux couleurs nationales, porte, comme le pavillon

des Yachts, une étoile blanche au centre de la partie bleue. Ce guidon n'est qu'un insigne et ne confère aucun privilége dans les ports.

ART. VIII.

Les différentes Sociétés nautiques qui voudront participer aux concessions de prix et de subventions faites par la Société, devront accepter et faire observer le Règlement de courses.

Ce Règlement, ainsi que les programmes des courses auxquelles sont attribuées des prix de la Société d'Encouragement, sont soumis chaque année à l'approbation de l'Officier général de la marine, Aide de camp de l'Empereur, et portent sa signature.

ART. IX.

Toutes personnes qui désirent faire partie de la Société doivent être présentées par un parrain qui est responsable de la cotisation pour la première année.

Les demandes d'admission sont enregistrées sur le livre tenu à cet effet.

On affiche pendant le mois courant les noms des personnes présentées et on convoque les Sociétaires en assemblée générale, pour le ballottage, dans la première semaine de chaque mois. Un avis spécial est toujours adressé, huit jours avant la date assignée au ballottage, avec les noms des candidats.

Le scrutin est secret ; une boule noire annule cinq boules blanches.

Les Sociétaires absents peuvent adresser au Secrétaire leur vote avec leur signature, laquelle ne recevra aucune publicité et sera détachée par le Secrétaire.

ART. X.

Toute personne propriétaire d'un Yacht, qui désire faire partie de la Société, doit, au préalable, réclamer le pavillon et se conformer aux dispositions de l'article VI.

ART. XI.

L'année de la Société date du 1er janvier.

époque à laquelle est due la cotisation annuelle.

Cesse d'appartenir à la Société tout Membre qui n'a pas acquitté la cotisation avant le 1er mars. Chaque Membre de la Société paie à son entrée deux cents francs, savoir : cent francs d'entrée et cent francs pour la cotisation annuelle.

La cotisation des personnes reçues du 31 octobre au 31 décembre est imputée à la fois sur l'année courante et sur l'année suivante.

Les étrangers, membres d'un Yacht-Club, ne sont astreints qu'au versement de la somme de 100 francs, une fois payée, et du versement annuel de 20 francs, pour le pavillon et la carte de Sociétaire, à moins qu'ils ne résident à Paris.

ART. XII.

Le titre de Membre Honoraire peut être accordé par le Comité. Ce titre ne confère pas le droit d'arborer le triangle spécial ni de porter le pavillon.

ART. XIII.

Les Membres de la Société reçoivent une carte personnelle qui leur donne accès dans tous les lieux de réunion qui seront créés, soit à Paris, soit sur le littoral.

ART. XIV.

La Société est administrée par un Comité de treize membres nommés pour deux années en assemblée générale.

Le Comité choisit dans son sein un Bureau composé d'un Président, deux Vice-Présidents, un Secrétaire et un Trésorier.

Les pouvoirs les plus étendus sont dévolus au Comité en ce qui concerne la direction et l'administration de la Société.

Le Comité convoque chaque année une assemblée générale dans le mois de janvier et présente un rapport sur la situation de la Société.

ART. XV.

L'Officier général de la marine, Aide de camp

de l'Empereur, fait de droit partie du Bureau ; toutes les mesures concernant la Navigation de plaisance adoptées par le Comité sont soumises à son visa.

ART. XVI.

Les décisions du Comité sont obligatoires pour tous les Membres de la Société.

ART. XVII.

Les Membres Fondateurs de la Société d'encouragement pour la Navigation de plaisance sont :

MM. Gabriel BENOIT-CHAMPY.
Le Vicomte DE CHATAUVILLARD,
Le Baron de CRISENOY,
Jules de CRISENOY,
Charles DASSY,
Le Cap^{ne} de vaisseau Baron DUPERRÉ.
Le Duc DE FITZ-JAMES,
Al. HENNEQUIN,
Le Vice-Amiral JURIEN DE LA GRAVIÈRE,
LE ROY D'ÉTIOLLES,

MM. Le Vicomte DE MONTREUIL,
E. DE MONTREUIL,
Le Duc DE MOUCHY,
Arthur PETITDIDIER,
Jules PEULVÉ,
Le Comte ROGER (du Nord),
Le Prince DE SAYN-WITTGENSTEIN,
Le Comte H. DE SESMAISONS,
Le Comte F. DE SESMAISONS,
Le Duc DE SUTHERLAND,
Le Duc DE VALLOMBROSA.

COMITÉ.

Les Membres Fondateurs ont élu pour deux années un Comité composé ainsi qu'il suit :

M. le Vice-Amiral JURIEN DE LA GRAVIÈRE, Aide-de-camp de l'Empereur.

Président : M. le Duc DE VALLOMBROSA.

1er *Vice-Président* : M. le Vicomte DE CHATAUVILLARD.

2e *Vice-Président* : M. G. BENOIT-CHAMPY.

Secrétaire : M. CH. DASSY.

Trésorier : M. Al. HENNEQUIN.

Membres du Comité :

MM. Le Baron de CRISENOY,
J. DE CRISENOY,
Le Capne de vaisseau Baron DUPERRÉ,
Le Vice-Amiral Baron Cl. DE LA RONCIÈRE LE NOURY,
LE ROY D'ÉTIOLLES,
A. PETITDIDIER.
J. PEULVÉ.

CORRESPONDANTS.

Membres Correspondants.

MM.	Béchard (Victor),	Cannes.
	Bossière (Émile),	Havre.
	Duprat (Joseph),	Bordeaux.

Agents-Correspondants.

MM.	Delarue (Léon),	Dieppe.
	Goy (Atys),	Saint-Nazaire.
	Lemaire (Paul),	Dunkerque.
	Pavot,	Vannes.
	Thomazeau (Ch.),	Saint-Malo.

MEMBRES DU YACHT-CLUB.

MEMBRES TITULAIRES.

S. A. I. le Prince NAPOLÉON, Paris.
Son Exc. l'Amiral RIGAULT DE GENOUILLY, Ministre de la Marine et des Colonies, Paris.

A

AUBERNON (George), Paris.
AUDIFFRET-PASQUIER (Duc d'), Paris.

B

BENOIT-CHAMPY (Gabriel), 2e *Vice-Président*, Paris.
BÉCHARD (Victor), Cannes.
BENAZET (Théodore), Paris.
BOUARD (Albert), Paris.
BOURDON (Eugène), Paris.
BOURUET-AUBERTOT (Hector), Paris.
BUCQUET (Albert), Paris.

C

CAMAC (J. Burgess), Paris.
CARPENTIER (Albert), Paris.

CARTIER (Henri), Paris.
CHATAUVILLARD (Vicomte de), 1er *Vice-Président*, Paris.
CONVERS (Jules), Ingénieur de la Marine, Paris.
CRISENOY (Baron P. de), Paris.
CRISENOY (Jules de), Adm. dél. de la Société centr. de Sauvetage des naufr. Paris.

D

DASSY (Charles), *Secrétaire*, Paris.
DELESSARD (Édouard), Paris.
DESCHAMPS (Frédéric), Rouen.
DUPERRÉ (le Cne de vaisseau, Baron), Paris.
DUPERRÉ (Charles), Capitaine de frégate, Paris.
DUPRAT (Joseph), Bordeaux.

E

ELCHINGEN (Duc d'), Paris.

F

FITZ-JAMES (Duc de), Paris.
FLEURIAU (A. de), Paris.
FOURNIER (Félix), Paris.

G

GOUBIE (Richard), Paris.
GOUPIL (Albert), Paris.
GRESY (Paul), Paris.

H

HENNEQUIN (Alfred), T^er^-G^al^ des Invalides de la Marine, *Trésorier*, Paris.

J

JUGELET (Louis), Paris.
JURIEN DE LA GRAVIÈRE, Vice-Amiral, *Aide-de-camp de l'Empereur*, Paris.

L

LAFOND (Alphonse), Consul d'Italie, Rouen.
LA RONCIÈRE LE NOURY (Vice-Amiral Baron Clément de) Paris.
LE BRET (Charles), Paris.
LE ROUX (Léon), Meulan.
LE ROY D'ÉTIOLLES (Raoul), Paris.
LOUBAT (J.-F.), Paris.

M

MAREIL (Auguste de), Paris.
MENTZER (Charles), Paris.
MONTREUIL (Vicomte de), Angers.
MONTREUIL (Édouard de), Angers.
MÔRE (Lucien), Paris.
MOUCHY (duc de), Paris.

O

OSMOY (Comte Charles d'), château d'Osmoy.

P

PÉRIGNON (Eugène), Paris.
PETIT (Jules), Paris.
PETITDIDIER (Arthur), Paris.
PEULVÉ (Jules), Havre.
POTHIER (Edgard), Capitaine d'artillerie, Paris.

R

RABEL (Gustave), Rouen.
ROGER (du Nord) (Comte), Paris.

S

SAYN-WITTGENSTEIN (Prince P. de),
Saint-Pétersbourg.

SESMAISONS (Comte Hervé de),
Château de Flamanville.
SESMAISONS (Comte François de),
Château de Flamanville.
SUTHERLAND (Sa Grâce le Duc de), Londres.

V

VALLOMBROSA (Duc de), *Président*, Cannes.

MEMBRES HONORAIRES.

BOSSIÈRE (Émile), Havre.
BROADWOOD (Thomas). Royal-Victoria-Y.-C.
Ryde.
PHOENIX (Lloyd), New-York-Y.-C. New-York.
DE ZELAZIEWITCH, Royal-Victoria-Y.-C. Ryde.

YACHTS IMPÉRIAUX ET ROYAUX.

G.Q.C.J.	*Aigle*...........	corvette à roues.	500 chevaux..	S. M. l'Empereur.
G.T.K.M.	*Reine-Hortense*...	corvette à hélice.	200 chevaux..	Do
	Hirondelle.......	aviso à 2 hélices.	450 chevaux..	Do
	Puebla..........	aviso à hélice ...	12 chevaux..	S. M. l'Impératrice.
G.S.K.V.	*Jérôme-Napoléon*.	corvette à hélice.	450 chevaux..	S. A I. le Prince Napoléon.
	Épervier.........	côtre...........	8 tonneaux.	Do
	Mouche..........	canot à vapeur..	4 tonneaux.	Do
	Dagmar.........	cutter..........	36 tonneaux.	S. A. R. le Prince de Galles.

YACHTS PORTANT LES INSIGNES DE PRÉSIDENT ET VICE-PRÉSIDENTS.

M.B.J.C.	*Fantaisie*........	côtre...........	10 tonneaux.	Duc de Vallombrosa.
M.B.R.D.	*Louve*...........	côtre...........	18 tonneaux.	Vicomte de Chatauvillard.
M.C.H.L.	*Vampire*.........	côtre...........	35 tonneaux.	G. Benoit-Champy.

YACHTS PORTANT LE PAVILLON DU YACHT-CLUB DE FRANCE.

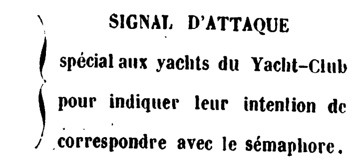
SIGNAUX DISTINCTIFS	BATIMENTS.	ESPÈCE	GR. SÉR. tonn. de course	PET. SÉR. Classes.	PROPRIÉTAIRES.	PORT D'ATTACHE.
M. B. C. H.	*Abeille*.........	Goëlette....	»	4e	A. Jousset...........	Pornic.
M. B. C. D.	*Alerte*.........	Côtre......	»	3e	G. Benoît-Champy.....	Paris.
M. B. C. F.	*Alliance*........	Côtre......	»	3e	Ch. Dassy............	Paris.
M. B. C. S.	*Barbe-Bleue*....	Goëlette à vapeur (6 ch.)	»	»	A. Grandin..........	Elbeuf.
	Comte-Cavour...	Côtre......	»	2e	G. Benoît-Champy.....	Paris.
M. B. F. T.	*Croiseur*........	Côtre......	»	3e	G. Aubernon..........	Antibes.
M. B. F. S.	*Croissy*.........	Côtre......	35	»	H. Bouruet-Aubertot....	Le Havre.
M. B. F. V.	*Cyclone*.........	Brick-Goël..	155	»	Pce de Beauvau-Craon..	La Seyne.
M. B. G. P.	*Dragon-Fly*.....	Goëlette....	80	»	Comte de Montreuil....	Nantes.
M. B. G. S.	*Eclipse*.........	Goëlette....	43	»	A. Duthil...........	Bordeaux.
M. B. H. L.	*Epreuve*........	Côtre.......	»	4e	E. Lahure père.......	Le Havre.
M. B. G. U.	*Etincelle*........	Embarc. à vapeur (8 ch.)	»	»	P. Gresy.............	Paris.
M. B. H. R.	*Etincelle*........	Goëlette....	»	»	A. Oliveau...........	Bordeaux.

M. B. J. C.	*Fantaisie*	Côtre	»	3e	Duc de Vallombrosa....	Cannes.
M. B. J. D.	*Fantaisie*.......	Côtre	»	3e	R. Le Roy d'Étiolles...	Paris.
M. B. J. F.	*Furet*..........	Embarc. à vapeur (8 ch.)	»	»	E. Bourdon..........	Paris.
M. B. J. G.	*Fée-des-Eaux*...	Goëlette....	43	»	E. Goudal...........	Bordeaux.
	Goëland........	Côtre	»	2e	L. Môre.............	Paris.
M. B. K. N.	*Goshawk*	Brick-Goël..	252	»	T. Broadwood........	Cowes.
M. B. R. D.	*Louve*..........	Côtre	18	»	Vic. de Chatauvillard...	Rouen.
M. B. R. J.	*Lynx*...........	Côtre	43	»	Ch. Le Bret..........	Tréport ..
M. B. S. G.	*Marie-Gabrielle*.	Côtre	»	4e	Pérignon............	Paris.
M. B. S. H.	*Marie-Jeanne* ...	Côtre	»	4e	Dc d'Audiffret-Pasquier..	St-Malo.
M. B. R. P.	*Marie-Laure*....	Côtre	»	4e	A. Bouard	Boulogne.
M. B. S. K.	*Mentor*	Côtre	31	»	U. Roulle............	Bordeaux.
M. B. S. J.	*Muguet*	Côtre	»	4e	F. Deschamps.........	Rouen.
M. B. S. F.	*Mystère*........	Goëlette	117	»	Comte H. de Sesmaisons.	Cherbourg
M. B. S. P	*Nadine*	Côtre	»	4e	J.-B. Camac..........	St-Malo.
M. B. S. W.	*Perle-Noire*	Côtre	»	3e	Baron de Coriolis......	Arcachon.
M. B. T. D.	*Pétrel*..........	Côtre	»	3e	L. Môre............	Paris.
	Rival	Côtre	»	2e	E. Pérignon	Paris.
M. B. W. L.	*Roi-des-Iles*.....	Côtre	16	»	V. Béchard..........	Cannes.
M. C. F. G.	*Saint-Hubert*....	Côtre	»	4e	Vicomte de Wautier....	Nantes.

M.C.F.N.	*Sirène*..........	Goëlette	19	»	A. Lafond.	Rouen.
M.C.F.V.	*Sylvia*..........	Côtre	»	4e	Comte H. de Sesmaisons.	Cherbourg
M.C.G.H.	*Temps*..........	Côtre	»	4e	A. Carpentier.........	Paris.
M.C.G.N.	*Tintamarre*......	Côtre	»	4e	L. Jugelet............	Elbeuf...
M.C.G.T.	*Traviata*	Côtre......	»	3e	A. Grandin............	Le Havre.
M.C.G.R.	*Undine*.........	Ser.-st.-y ..	366	»	Duc de Sutherland.....	Londres..
M.C.H.L.	*Vampire*........	Côtre	35	»	G. Benoît-Champy.....	Le Havre.
M.C.H.T.	*Werki*..........	Goëlette	160	»	Pr. de S.-Wittgenstein..	S.-Pétersb.
M.G.C.D.	*Zampa*	Côtre	»	4e	A. Demay	Bordeaux.
	Zampa..........	Côtre	»	3e	Fournier.............	Eichbühl.

INSTRUCTIONS POUR COMMUNIQUER AVEC LES SÉMAPHORES.

Pavillon rouge avec grande étoile blanche.



Flamme distinctive du Code.

SIGNAL D'ATTAQUE

spécial aux yachts du Yacht-Club pour indiquer leur intention de correspondre avec le sémaphore.

Les yachts signaleront leurs noms à l'aide du signal individuel qui leur est affecté sur la liste des yachts.

Ils feront usage du Code officiel des Signaux et de la Série commerciale pour transmettre leurs dépêches.

(V. Code, partie III, Instructions, p. 12.)

DOCUMENTS.

Le Ministre de la marine et des colonies aux Préfets maritimes ; Chefs du service de la marine et Commissaires de l'inscription maritime ; aux Gouverneurs et Commandants des colonies françaises.

(2e direction, Personnel : 2e bureau, Inscription maritime, Équipages de la flotte et Justice maritime. — Administration de l'établissement des Invalides de la marine : bureau central).

Paris, le 23 mai 1862.

Yachts et bateaux de plaisance. — Adoption d'un permis spécial destiné à remplacer le rôle d'équipage.

MESSIEURS,

La circulaire du 26 juillet 1850 (*Bulletin officiel*, page 39) a établi, entre les yachts

employés à des voyages de quelque durée et les bateaux affectés à des promenades le long des côtes, une distinction qu'il ne me paraît pas y avoir lieu de maintenir. La navigation de plaisance doit être dégagée de toute entrave, de toute gêne, afin que, se développant en pleine liberté, elle répande le goût des choses de la mer parmi les classes aisées.

J'ai décidé, en conséquence, qu'à l'avenir les propriétaires de yachts et bateaux de plaisance, quel que soit le genre de navigation auquel il leur convienne de se livrer, seront affranchis de l'obligation de se munir d'un rôle d'équipage, de prendre un capitaine ou un maître brevetés, d'embarquer un mousse et d'avoir un coffre de médicaments.

Vous vous bornerez à leur délivrer un permis de navigation conforme au modèle ci-joint, en les prévenant, d'ailleurs, que toutes ces immunités seraient immédiatement retirées au yacht employé à une opération de commerce ou de pêche proprement dite.

De leur côté, les propriétaires de yachts ne seront tenus qu'à remettre au bureau de l'in-

scription maritime, chaque fois qu'ils voudront entreprendre un voyage de quelque durée, une liste exacte des personnes embarquées, et ils en garderont un double, afin que, dans le cas d'un accident en mer, il puisse être dressé un acte de l'état civil dans la forme tracée par l'instruction du 2 juillet 1828, dont ils devront être pourvus à cet effet.

Vous considérerez comme bâtiment de plaisance tout navire muni de l'acte de francisation spécialement délivré aux yachts par l'administration des douanes, et dont vous trouverez le modèle à la suite de la présente circulaire.

Le permis de navigation destiné à tenir lieu de rôle d'équipage pourra être remis par l'autorité maritime au propriétaire d'un yacht, sans qu'il ait à produire un certificat constatant que son navire a été visité.

Je rappelle ici, en terminant, que tout individu qui naviguerait dans les eaux maritimes avec une embarcation de plaisance sans être muni du permis spécial aux yachts s'ex-

Cette Société est aujourd'hui régulièrement constituée par suite d'une décision de M. le Ministre de l'intérieur, en date du 22 juin dernier, qui lui a accordé l'autorisation nécessaire. Vous trouverez ses statuts reproduits ci-après.

D'après l'article 3 des statuts, la Société pourra délivrer aux propriétaires de yachts français un pavillon spécial, qui sera le pavillon national, avec une étoile blanche au centre de la bande bleue ; suivant l'article 7, les propriétaires, membres de la Société, pourront en outre arborer sur leurs embarcations ou bâtiments un guidon de forme triangulaire semblable au pavillon. J'ai décidé que ce pavillon et ce guidon seront insérés dans le Code commercial de signaux, où figurera aussi la liste de tous les bâtiments de plaisance qui les auront obtenus.

Désireux de faciliter, autant qu'il dépend du Département de la marine, le succès de la Société d'encouragement, j'ai arrêté en sa faveur les dispositions suivantes :

Les yachts porteurs du pavillon de la So-

ciété seront admis dans l'intérieur des ports de guerre et, sur les rades, aux mouillages assignés aux bâtiments de l'État, toutes les fois que les besoins du service ne s'y opposeront pas.

Sous la même réserve, les yachts de 20 tonneaux et au-dessus seront reçus dans les bassins de radoub appartenant à l'État, et auront la faculté de se faire réparer par les ouvriers des arsenaux, en se conformant aux tarifs en vigueur.

Enfin, les marins en congé renouvelable, ou en disponibilité, dans les conditions déterminées par l'article 17, § 2, et par l'article 24 des décrets des 22 octobre 1863 et 27 février 1866, pourront s'y embarquer sans perdre le bénéfice de la position que leur font ces articles, pourvu toutefois que le yacht soit muni d'un rôle d'équipage et ne franchisse pas les limites de la navigation au cabotage.

Je vous prie, Messieurs, de pourvoir, chacun en ce qui vous concerne, à l'exécution de ces dispositions, et je vous recommande d'une manière générale de prêter en toute occasion

un appui bienveillant à la *Société d'encouragement pour la Navigation de plaisance*, à ses Membres et aux bâtiments qui porteront son pavillon.

Recevez, Messieurs, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

L'Amiral Ministre Secrétaire d'État au département de la marine et des colonies,

RIGAULT DE GENOUILLY.

MINISTÈRE
DE L'AGRICULTURE
DU COMMERCE
et des
TRAVAUX PUBLICS.

Paris, le 1er août 1867.

Le Ministre aux Préfets.

MONSIEUR LE PRÉFET,

Il s'est formé à Paris, sous le titre de *Société d'encouragement pour la Navigation de Plaisance*, une association qui s'est donné pour but de développer le goût de la navigation et de favoriser le progrès des constructions maritimes.

L'Empereur a daigné promettre son haut patronage à cette Société, aujourd'hui régulièrement constituée en vertu d'une autorisation de Son Exc. le Ministre de l'intérieur, du 22 juin dernier.

D'après l'article 3 des statuts, la Société peut délivrer aux propriétaires de yachts français un pavillon national, avec une étoile

blanche au centre de la bande bleue, et les propriétaires, membres de la Société, pourront, en outre, aux termes de l'article 7, arborer, sur leurs embarcations ou bâtiments, un guidon de forme triangulaire semblable au pavillon. Son Exc. le Ministre de la marine a décidé que ce pavillon et ce guidon seront insérés dans le Code commercial des signaux, où figurera aussi la liste de tous les bâtiments de plaisance qui les auront obtenus.

Dans le but de faciliter, autant qu'il dépend du Département de la marine, le succès de la Société, Son Exc. l'Amiral Rigault de Genouilly a arrêté les dispositions suivantes :

Les yachts porteurs du pavillon de la Société seront admis, dans l'intérieur des ports de guerre et sur les rades, aux mouillages assignés aux bâtiments de l'État toutes les fois que les besoins du service ne s'y opposeront pas.

Sous la même réserve, les yachts de 20 tonneaux et au-dessus seront reçus dans les bassins du radoub appartenant à l'État et auront la faculté de se faire réparer par les ou-

vriers des arsenaux, en se conformant aux tarifs en vigueur.

Désireux de m'associer à l'appui bienveillant prêté par le Département de la marine à la *Société d'encouragement pour la Navigation de plaisance*, je vous prie, Monsieur le Préfet, de vouloir bien inviter MM. les ingénieurs et MM. les officiers de port à faire en sorte que les yachts portant le pavillon spécial de la Société, et notamment ceux portant le guidon triangulaire, trouvent dans les ports maritimes de commerce toutes les facilités pour occuper des places convenables pour se réparer, faire leurs vivres et leurs charbons, et puissent profiter de tous les avantages compatibles avec les exigences du service de la navigation.

J'adresse un exemplaire de cette circulaire à M. l'Ingénieur en chef.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux Publics.

DE FORCADE.

MINISTÈRE
DE LA MARINE
et des
COLONIES.
—
Cabinet du Ministre.

A MM. les membres du Comité
du YACHT-CLUB DE FRANCE.

Paris, le 2 novembre 1867.

J'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser pour me demander, de la part de votre Comité, l'autorisation d'inscrire mon nom sur la liste des Membres de votre Société.

J'accepte avec d'autant plus de plaisir cette proposition que je porte un intérêt tout particulier au succès de votre Société.

Recevez, Messieurs, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

L'Amiral Ministre secrétaire d'État au département de la marine et des colonies.

RIGAULT DE GENOUILLY.

EXPOSÉ DE LA SITUATION GÉNÉRALE

DE L'EMPIRE

Remis au Sénat et au Corps législatif
***le* 23 *novembre* 1867.**

(Extrait.)

.... Le Département de la marine avait pris, dans les années précédentes, plusieurs mesures destinées à favoriser la Navigation de plaisance, qui propage les goûts des choses de la marine et aide en même temps à l'amélioration des constructions navales.

Une Société d'encouragement pour cette navigation s'est fondée, en 1867, à Paris.

Le Ministère de la marine s'est empressé de contribuer au succès de cette Société, que de hauts patronages ont encouragée, en accordant, de concert avec le Département du commerce et des travaux publics, des priviléges importants aux navires couverts du pavillon qu'elle a été autorisée à arborer.....

MINISTÈRE

DE

L'AGRICULTURE, DU COMMERCE

ET DES

TRAVAUX PUBLICS.

DIRECTION GÉNÉRALE

DES PONTS ET CHAUSSÉES

et des

CHEMINS DE FER

Division de la Navigation. — 1er bureau. — Ports de commerce. — Navigation de plaisance,

Paris, le 25 avril 1868.

MONSIEUR LE PRÉFET,

Il s'est formé à Paris, sous le titre de *Société d'encouragement pour la Navigation de plaisance*, une association qui s'est donné pour but de développer le goût de la naviga-

tion et de favoriser le progrès des constitutions maritimes.

L'Empereur a daigné donner son haut patronage à cette Société, aujourd'hui régulièrement constituée en vertu d'une autorisation de S. Exc. le Ministre de l'intérieur, du 22 juin dernier.

D'après l'art. 2 des statuts, la Société peut délivrer aux propriétaires de yachts français un pavillon national, avec une étoile blanche au centre de la bande bleue; les propriétaires, membres de la Société pourront, en outre, aux termes de l'article 7, arborer, sur leurs embarcations ou bâtiments, un guidon de forme triangulaire semblable au pavillon. S. Exc. le Ministre de la marine a décidé que ce pavillon et ce guidon seront insérés dans le Code commercial des signaux où figurera aussi la liste de tous les bâtiments de plaisance qui les auront obtenus.

Dans le but de faciliter, autant qu'il dépend du Département de la marine, le succès

de la Société, Son Excellence l'amiral Rigault de Genouilly a décidé que les yachts, porteurs du pavillon de la Société, seraient admis dans l'intérieur des ports de guerre et sur les rades, aux mouillages assignés aux bâtiments de l'État, toutes les fois que les besoins du service ne s'y opposeront pas.

Désireux de m'associer à l'appui bienveillant prêté par le département de la marine à la Société d'encouragement pour la Navigation de plaisance, je vous prie, Monsieur le Préfet, de vouloir bien inviter MM. les ingénieurs à faire en sorte que les yachts portant le pavillon spécial de la Société, et notamment ceux portant le guidon triangulaire, trouvent, dans les rivières et canaux, toutes facilités pour occuper des places convenables et puissent profiter de tous les avantages compatibles avec les exigences du service de la navigation.

En ce qui touche le trématage et la priorité de passage aux écluses et ponts mobiles, j'ai décidé que ces mêmes embarcations seraient rangées dans la première classe des

bateaux dont l'ordre de passage est établi par le règlement de la police des canaux (1).

---

(1) **Règlement de police des rivières et canaux.**

TITRE II.

Art. 1er. — Les bateaux sont divisés en cinq classes, savoir : 1re classe, bateaux mus par la vapeur, etc.

Art. 9. — Les numéros des classes des bateaux règlent l'ordre de service du droit de trématage et du droit de priorité de passage aux écluses et ponts mobiles..... En cas de contestation sur l'application des dispositions du présent article, les conducteurs de bateaux seront tenus de se conformer aux ordres de l'éclusier ou de tout agent de la navigation pour la priorité du passage.

TITRE III.

Art. 4. — Dans le trématage, le bateau qui cède le passage doit se ranger du côté opposé au hâlage et lâcher son trait.

Art. 6. — Tout bateau qui s'arrête doit laisser

J'adresse un exemplaire de cette circulaire à M. l'ingénieur en chef.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

DE FORCADE.

---

passer ceux qui le rejoignent jusqu'à ce qu'il se remette lui-même en marche.

Art. 7. — Les éclusiers et pontonniers n'accorderont, sous aucun prétexte, le passage des écluses et ponts mobiles aux bateaux pour lesquels il ne leur serait pas représenté de laissez-passer délivré ou visé par le receveur du bureau de navigation le plus voisin.

MINISTÈRE DES FINANCES

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

Paris, le 9 Juin 1868.

A Monsieur le Président du Yacht-Club de France.

Monsieur le Duc,

Par votre lettre du 7 mai dernier, vous demandez, pour les propriétaires des Yachts de plaisance de la Société dont vous êtes le Président, la faculté de pouvoir changer à leur volonté le nom de leurs navires.

En thèse générale, ces sortes de changements sont interdits ; mais, comme il ne s'agit point ici des intérêts commerciaux que la loi a eu surtout pour but de sauvegarder, j'ai l'honneur de vous informer que, ayant, d'ailleurs, égard

aux motifs que vous invoquez, j'autorise l'Administration des Douanes à donner suite à votre demande.

Agréez, Monsieur le Duc, l'assurance de ma considération très-distinguée.

Le Ministre des Finances,

P. MAGNE.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.

CABINET DU MINISTRE.

MOUVEMENTS.

AU SUJET DES NOUVEAUX MODÈLES DE GUIDONS DU YACHT-CLUB.

Paris, le 15 juillet 1868.

A Monsieur le Président du Yacht-Club de France.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai soumis à l'examen du Conseil d'Amirauté les trois nouveaux modèles de guidons distinctifs pour le Président et les deux Vice-Présidents du Yacht-Club de France, et que vous m'avez adressés le 23 juin dernier.

J'ai l'honneur de vous envoyer un extrait

de sa délibération en date du 10 de ce mois. Ainsi que vous le verrez, le Conseil est d'avis que les modèles proposés ont trop d'analogie avec les marques distinctives attribuées aux bâtiments et aux embarcations de la marine militaire pour être admis sans inconvénients ; mais il pense que le triangle tricolore, avec l'étoile, étant actuellement autorisé pour les yachts des Sociétaires, ce même triangle, auquel on ajouterait (à l'étoile existant déjà) des emblèmes d'une autre espèce, tels que des boules ou des ancres non couronnées, distinguerait tout aussi bien les yachts du Président et des Vice-Présidents, et que, dès lors, les difficultés signalées plus haut disparaîtraient.

Recevez, Monsieur le Duc, l'assurance de ma considération distinguée.

L'Amiral Ministre secrétaire d'État au département de la Marine et des Colonies,

RIGAULT DE GENOUILLY.

LÉGISLATION

—

EXTRAITS DU RÈGLEMENT GÉNÉRAL

SUR L'ADMINISTRATION DES QUARTIERS, L'INSCRIPTION MARITIME, LE RECRUTEMENT, LA POLICE DE LA NAVIGATION, LES PÊCHES,

Promulgué en 1867.

ART. 7.

Les commissaires et administrateurs de l'inscription maritime tiennent la matricule des bâtiments et bateaux..... appartenant à leur quartier ou sous-quartier..... ils délivrent les pièces nécessaires pour l'inscription de ces bâtiments et bateaux dans d'autres quartiers.

Art. 8.

....Ils reçoivent toutes déclarations de fautes, délits ou crimes commis à bord, et donnent à ces éclarations la suite voulue.

Art. 12.

Au premier avis d'un naufrage, les commissaires ou administrateurs se transportent sur les lieux pour procéder au sauvetage des personnes et des objets naufragés.

Tous les objets provenant de jet, bris et naufrage, trouvés sur les flots ou sur les grèves, doivent être déclarés et remis, s'il y a lieu, aux commissaires ou aux administrateurs de l'Inscription maritime.

Art. 23.

En cas de naufrage, les syndics des gens de mer se transportent sans délai sur les lieux et prennent, jusqu'à l'arrivée du commissaire ou de l'administrateur, les dispositions qu'exigent le salut des hommes, la conservation de la cargaison et le sauvetage du bâtiment.

ART. 27.

Il est expressément défendu aux syndics de recevoir, directement ou indirectement, aucun présent de quelque nature que ce soit, sous peine de destitution et sans préjudice des poursuites prévues par la loi.

ART. 33.

Les gardes maritimes signalent sans délai à l'autorité dont ils relèvent tout naufrage ou toute épave, et ils agissent, au besoin, dans l'intérêt du salut des personnes et de la conservation des choses.

ART. 38.

..... Ne sont pas compris dans l'inscription maritime :

2° Les propriétaires de yachts et bateaux de plaisance;

4° Les hommes employés sur les yachts et bateaux de plaisance.

ART. 58.

Les salaires des marins sont incessibles et insaisissables, excepté dans le cas de débet envers l'État, ou pour aliments (art. 203, 205,

214, Code Napoléon), ou pour dettes contractées par eux ou par leur famille, à titre de loyer, habillement ou nourriture, mais sous le contrôle du commissaire de l'inscription maritime.

Art. 141.

Sont réputés Français : les navires appartenant au moins pour moitié à des Français, dont les officiers et les trois quarts de l'équipage sont Français, et qui ont été construits en France.

Les bâtiments étrangers sont admis à la francisation moyennant un droit de deux francs par tonneau de jauge.

Art. 142.

Avant de procéder aux actes relatifs à la francisation du navire, le propriétaire doit le faire jauger.

Art. 143.

Le jaugeage est opéré par les agents de la douane.

Formule : $T = \frac{L \times l \times c}{3{,}80}$

L = longueur du navire sous le premier pont.

l = la plus grande largeur au maître bau.

c = le creux le plus fort au maître bau.

Une défalcation de 40 0/0 est faite pour les bateaux à vapeur.

ART. 144.

Le nombre de tonneaux obtenu est gravé au ciseau sur les faces avant et arrière du maître bau.

Afin de faciliter les vérifications, des marques fixes sont appliquées par la douane aux points où ont été prises les dimensions principales.

ART. 145.

L'acte de francisation est la pièce qui constate le droit du navire à porter le pavillon français, et lui assure les avantages réservés à la navigation nationale. Il est délivré au nom de l'Empereur et signé par le Ministre des finances.

ART. 146.

Préalablement à la délivrance de l'acte de

francisation, le propriétaire du bâtiment doit affirmer par serment sa propriété (1).

Art. 147.

L'acte constatant la prestation de serment est remis à la douane par le propriétaire, qui donne, en outre, une soumission et caution :

De vingt francs par tonneau au-dessous de 200 tonneaux ; de trente francs par tonneau pour les bâtiments de 200 à 400 tonneaux.

Art. 148.

Le propriétaire se soumet par son cautionnement, et sous peine de confiscation des sommes énoncées audit cautionnement, indépendamment des autres condamnations, à ne point vendre, prêter ou donner l'acte de francisation ou en disposer autrement ; à n'en faire usage que pour le service du bâtiment pour lequel il est accordé ; à le rapporter au bureau des douanes, si le bâtiment est pris par l'ennemi, brûlé ou perdu de quelque autre manière, ou vendu pour plus de moitié ou en totalité à un étranger.

---

(1) Devant le juge de paix, ou le tribunal de 1re instance ou de commerce.

ART. 149.

Toute personne qui prête son nom à la francisation d'un bâtiment étranger, qui concourt à cette fraude d'une manière quelconque, est passible d'une amende de 6,000 fr.

ART. 150.

La délivrance de l'acte de francisation a lieu au bureau des douanes du port auquel appartient le bâtiment.

ART. 151.

Sont exempts de prendre un acte de francisation :

5° Les embarcations de tout tonnage qui naviguent en rivière en deçà du dernier port situé à l'embouchure dans la mer.

7° Les bateaux de plaisance de dix tonneaux et au-dessous.

ART. 153.

Toute vente de bâtiment ou partie de bâtiment, même par acte sous seing privé, doit contenir la copie de l'acte de francisation.

ART. 154.

La vente de tout ou partie du bâtiment est inscrite au dos de l'acte de francisation par le chef du bureau des douanes.

ART. 155.

Si l'acte de francisation est perdu, le propriétaire, en affirmant la sincérité de cette perte, en obtient un nouveau après avoir rempli les mêmes formalités que pour le premier.

ART. 156.

Si, après la délivrance de l'acte de francisation, le bâtiment est changé dans sa forme, dans son tonnage ou de toute autre manière, le propriétaire est tenu d'en obtenir un nouveau; autrement, le bâtiment est réputé étranger.

ART. 157.

Les yachts et embarcations de plaisance reçoivent un acte de francisation spécial, dont la production les exempte du payement des droits de navigation dans la plupart des ports étrangers.

ART. 160.

Lorsqu'un bâtiment français, par suite de son état de vétusté, doit être dépecé, le propriétaire en fait la déclaration au service des douanes, qui procède au jaugeage.

L'identité reconnue, le même service s'assure de la démolition et dresse procès-verbal.

ART. 161.

Le congé est l'acte délivré par la douane pour constater que le navire est toujours en droit de se prévaloir de la francisation qu'il a obtenue. Il affirme l'identité du navire auquel il est délivré avec celui qui a fait l'objet de la francisation.

ART. 162.

Aucun bâtiment français, quelle que soit sa contenance, ne peut prendre la mer sans un congé. Il est également délivré un congé aux bâtiments affranchis de l'acte de francisation.

ART. 164.

Le congé indique le port auquel appartient

le bâtiment, le nom du propriétaire, le lieu et l'année de la construction, les dimensions du navire, etc. Il est valable pour un an.

ART. 168.

Les yachts naviguant sans rôle sont portés dans les quartiers maritimes, sur un registre spécial.

ART. 172.

Lorsqu'un bâtiment change de port d'attache, le propriétaire doit en faire la déclaration à la douane du port auquel son navire était attaché, et il lui est délivré un certificat qui est communiqué au commissaire de l'inscription maritime.

ART. 173.

Lorsqu'un bâtiment est vendu à un étranger, le vendeur doit en faire la déclaration au bureau de l'inscription maritime.

ART. 174.

S'il y a un agent consulaire de la nation de l'acquéreur dans le port où un navire est

vendu à un étranger, c'est sous le pavillon de cette nation que le navire doit être expédié.

S'il n'y a pas d'agent consulaire, le navire est expédié sous pavillon français avec passeport provisoire.

ART. 184.

L'art. 10 du Règlement du 13 février 1785 exempte de la visite les petits bâtiments, tels que ceux qui ne font que le cabotage ou qui sortent de leur port et y rentrent journellement.

ART. 190.

Le pavillon français (*avec étoile blanche au centre de la partie bleue pour les yachts*) est porté à la poupe, et, à défaut de mât de pavillon, à la corne d'artimon. Le pavillon d'arrondissement est porté en tête du grand mât.

ART. 192.

Les yachts et bateaux de plaisance, quels que soient leur tonnage et leur destination,

sont dispensés du rôle d'équipage et de toutes les obligations qui s'y rattachent (1).

Ils sont munis d'un permis de navigation, qui peut être délivré par l'autorité maritime au propriétaire, sans que celui-ci ait à produire un certificat constatant que son navire a été visité.

ART. 202.

Le renouvellement des permis a lieu à l'expiration de chaque année.

ART. 220.

Tout capitaine, maître ou patron, avant d'engager un marin, doit s'assurer que ce marin a été congédié du dernier navire sur lequel il était embarqué.

---

(1) En bénéficiant de l'article 192, les yachts renoncent aux garanties données par le rôle. Si les propriétaires veulent que la navigation de leur équipage lui compte comme navigation maritime, ils peuvent prendre un rôle, sans faire perdre pour cela à leur yacht sa qualité de bâtiment de plaisance.

ART. 221.

Le fait d'avoir sciemment et volontairement embauché un homme appartenant à l'équipage d'un autre navire constitue le délit de complicité de désertion. (Art. 70, loi du 24 mars 1852.)

ART. 222.

Dans les ports français les capitaines ne peuvent débarquer ni congédier, avant l'expiration de l'engagement contracté, aucun des hommes de leur équipage, si ce n'est du consentement de celui-ci ou pour cause valable, et, dans tous les cas, avec l'intervention du commissaire de l'inscription maritime, sous peine de l'application de l'art. 4 de la loi du 19 mars 1852.

ART. 223.

En pays étranger, aucun congédiement ne peut avoir lieu sans l'assentiment de l'autorité consulaire de France.

ART. 226.

Les conditions d'engagement ne sont définitives qu'après l'inscription au rôle d'équipage.

ART. 229.

Les gens de mer et autres embarqués doivent remplir les engagements qu'ils ont contractés et ne peuvent quitter le navire sans avoir été dûment congédiés.

ART. 245.

Si des individus meurent à la mer, durant une courte navigation, leurs cadavres sont rapportés à terre le plus promptement possible, pour que l'identité en soit constatée et les actes de décès dressés.

Lorsque des individus ont péri de mort violente, les patrons ont, en outre, à appeler un officier de police, sans préjudice de l'obligation de rendre compte de l'événement au commissaire de l'inscription maritime du port où ils abordent.

Si un individu tombe à la mer et qu'il ne soit pas possible de le sauver, les patrons sont tenus, aussitôt leur arrivée dans le premier port où ils abordent, de se présenter immédiatement avec tous les hommes de leur équipage au bureau de l'inscription maritime, où ils rendront compte de l'événement.

ART. 246.

En cas de décès à bord, pendant le voyage, le capitaine doit faire l'inventaire des effets du défunt immédiatement après le décès, en présence des parents, s'il y en a ; à défaut, devant deux témoins. Le capitaine est responsable.

ART. 247.

En cas de décès après une maladie pestilentielle, tous les effets *susceptibles* (1) qui auraient servi au malade dans le cours de cette maladie sont, si le navire est au mouillage,

(1) L'ordonnance du 7 août 1822 appelle ainsi les effets susceptibles de communiquer les maladies pestilentielles.



brûlés et détruits, et, s'il est en route, jetés à la mer avec les précautions suffisantes pour qu'ils ne puissent surnager.

Les autres effets dont l'individu décédé n'aurait point fait usage, mais qui se seraient trouvés à sa disposition, sont soumis immédiatement à l'évent, à la fumigation ou mis à la traîne, ainsi que les effets dont aurait fait usage un individu qui aurait été attaqué d'une semblable maladie sans y avoir succombé.

ART. 248.

Si, pendant le séjour ou la relâche d'un bâtiment dans un port ou sur une rade de France ou des colonies françaises, il survient quelque décès à bord, le capitaine doit en donner sur-le-champ *avis par écrit* au maire, qui dresse l'acte de décès, aux termes de l'art. 78 du Code Napoléon, et en prévenir le commissaire de l'inscription maritime.

Si le décès a eu lieu par suite d'un accident ou d'un crime, le capitaine doit en outre, en même temps qu'il fait son rapport au commissaire de l'inscription maritime, en vertu

de l'art. 26 de la loi du 24 mars 1852, appeler un officier de police.

ART. 249.

Si le décès a eu lieu dans un port ou sur une rade à l'étranger, il en est immédiatement donné avis au consul de France, qui dresse alors l'acte de décès sur les déclarations qui lui sont faites.

ART. 250.

Dès que le commissaire de l'inscription maritime est informé de la mort d'un marin ou d'un passager, il se transporte à bord du bâtiment pour l'apposition des scellés sur les effets du défunt.

Les scellés sont levés et l'inventaire est fait, à moins de cause urgente, trois jours après l'apposition desdits scellés.

Les objets inventoriés sont déposés au bureau de l'inscription maritime, où il en est tenu enregistrement.

Lorsque les effets sont remis en nature aux ayants droit, leur destination est consignée au

registre et la partie prenante y appose son reçu.

RÈGLES DESTINÉES A PRÉVENIR LES ABORDAGES.
COMMUNICATIONS PAR LES SÉMAPHORES.

ART. 251.

Dans les règles qui suivent, tout navire à vapeur qui ne marche qu'à l'aide de ses voiles est considéré comme navire à voiles ; et tout navire dont la machine est en action, quelle que soit sa voilure, est considéré comme navire à vapeur.

ART. 252.

Les feux mentionnés aux articles suivants doivent être portés, à l'exclusion de tous autres, par tous les temps, entre le coucher et le lever du soleil.

ART. 253.

Les navires à vapeur, lorsqu'ils sont en marche, portent les feux ci-après :

En tête du mât de misaine,

Un feu blanc placé de manière à fournir un rayonnement uniforme et non interrompu dans tout le parcours d'un arc horizontal de 20 quarts du compas, qui se compte depuis l'avant jusqu'à 2 quarts en arrière du travers de chaque bord, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à 5 milles au moins de distance, par une nuit sombre, mais sans brume ;

A tribord,

Un feu vert établi de façon à projeter une lumière uniforme et non interrompue sur un arc horizontal de 10 quarts du compas, qui est compris entre l'avant du navire, et 2 quarts sur l'arrière du travers à tribord, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à 2 milles au moins de distance, par une nuit sombre, mais sans brume ;

A babord,

Un feu rouge construit de façon à projeter une lumière uniforme et non interrompue sur un arc horizontal de 10 quarts du compas, qui est compris entre l'avant du navire, et

2 quarts sur l'arrière du travers à babord, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à 2 milles au moins de distance, par une nuit sombre, mais sans brume.

Ces feux de côté sont pourvus, en dedans du bord, d'écrans dirigés de l'arrière à l'avant, et s'étendant à 0m 90 en avant de la lumière, afin que le feu vert ne puisse pas être aperçu de babord avant et le feu rouge de tribord avant.

ART. 254.

Les navires à vapeur, quand ils remorquent, doivent, indépendamment de leurs feux de côté, porter deux feux blancs verticaux en tête de mât, qui servent à les distinguer des autres navires à vapeur. Ces feux sont semblables au feu unique de tête de mât que portent les navires à vapeur ordinaires.

ART. 255.

Les bâtiments à voiles, lorsqu'ils font route à la voile ou en remorque, portent les mêmes feux que les bâtiments à vapeur en marche,

à l'exception du feu blanc du mât de misaine, dont ils ne doivent jamais faire usage.

ART. 256.

Lorsque les bâtiments à voiles sont d'assez faible dimension pour que leurs feux verts et rouges ne puissent pas être fixés d'une manière permanente, ces feux sont néanmoins tenus allumés sur le pont, à leurs bords respectifs, prêts à être montrés instantanément à tout navire dont on constaterait l'approche, et assez à temps pour prévenir l'abordage.

Ces fanaux portatifs, pendant cette exhibition, sont tenus autant en vue que possible et présentés de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de babord avant et le feu rouge de tribord avant.

Pour rendre ces prescriptions d'une application plus certaine et plus facile, les fanaux sont peints extérieurement de la couleur du feu qu'ils contiennent, et doivent être pourvus d'écrans convenables.

ART. 257.

Les bâtiments tant à voiles qu'à vapeur

mouillés sur une rade, dans un chenal ou sur une ligne fréquentée, portent, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil, un feu blanc placé à une hauteur qui n'excède pas 6 mètres au-dessus du plat-bord et projetant une lumière uniforme et non interrompue, tout autour de l'horizon, à la distance d'au moins un mille.

ART. 258.

Les bateaux pilotes à voiles ne sont pas assujettis à porter les mêmes feux que ceux exigés pour les autres navires à voiles ; mais ils doivent avoir en tête de mât un feu blanc visible de tous les points de l''horizon, et, de plus, montrer un feu de quart d'heure en quart d'heure.

ART. 259.

Les bateaux de pêche non pontés et tous les autres bateaux également non pontés ne sont pas tenus de porter les feux de côté exigés pour les autres navires, mais ils doivent, s'ils ne sont pas pourvus de semblables feux, se servir d'un fanal muni sur l'un de ses

côtés d'une glissoire verte et sur l'autre d'une glissoire rouge, de façon qu'à l'approche d'un navire ils puissent montrer ce fanal en temps opportun pour prévenir l'abordage, en ayant soin que le feu vert ne puisse être aperçu de babord et le feu rouge de tribord.

Les navires de pêche et les bateaux non pontés qui sont à l'ancre, ou qui ayant leurs filets dehors sont stationnaires, doivent montrer un feu blanc.

Ces mêmes navires et bateaux peuvent, en outre, faire usage d'un feu visible à de courts intervalles, s'ils le jugent convenable.

Art. 260.

En temps de brume, de jour comme de nuit, les navires font entendre les signaux suivants toutes les cinq minutes au moins, savoir :

Les navires à vapeur en marche, le son du sifflet à vapeur qui est placé en avant de la cheminée, à une hauteur de 2 m. 40 au-dessus du pont des gaillards ;

Les bâtiments à voiles, lorsqu'ils sont en marche, font usage d'un cornet ;

Les bâtiments à vapeur et à voiles, lorsqu'ils ne sont pas en marche, font usage d'une cloche.

ART. 261.

Si deux navires à voiles se rencontrent courant l'un sur l'autre directement ou à peu près, et qu'il y ait risque d'abordage, tous deux viennent sur tribord, pour passer à babord l'un de l'autre.

ART. 262.

Lorsque deux navires à voiles font des routes qui se croisent et les exposent à un abordage, s'ils ont des amures différentes, le navire qui a les amures à babord manœuvre de manière à ne pas gêner la route de celui qui a le vent de tribord ; toutefois, dans le cas où le bâtiment qui a les amures à babord est au plus près, tandis que l'autre a du largue, celui-ci doit manœuvrer de manière à ne pas gêner le bâtiment qui est au plus près. Mais si l'un des deux est vent arrière,

ou s'ils ont le vent du même bord, le navire qui est vent arrière ou qui aperçoit l'autre sous le vent manœuvre pour ne pas gêner la route de ce dernier navire.

ART. 263.

Si deux navires sous vapeur se rencontrent courant l'un sur l'autre, directement ou à peu près, et qu'il y ait risque d'abordage, tous deux viennent sur tribord, pour passer à babord l'un de l'autre.

ART. 264.

Si deux navires sous vapeur font des routes qui se croisent et les exposent à s'aborder, celui qui voit l'autre par tribord manœuvre de manière à ne pas gêner la route de ce navire.

ART. 265.

Si deux navires, l'un à voiles, l'autre sous vapeur, font des routes qui les exposent à s'aborder, le navire sous vapeur manœuvre de manière à ne pas gêner la route du navire à voiles.

ART. 266.

Tout navire sous vapeur, qui approche un

autre navire de manière qu'il y ait risque d'abordage, doit diminuer sa vitesse ou stopper et marcher en arrière, s'il est nécessaire. Tout navire sous vapeur doit, en temps de brume, avoir une vitesse modérée.

ART. 267.

Tout navire qui en dépasse un autre gouverne de manière à ne pas gêner la route de ce navire.

ART. 268.

Lorsque, par suite des règles qui précèdent, l'un des deux bâtiments doit manœuvrer de manière à ne pas gêner l'autre, celui-ci doit, néanmoins, subordonner sa manœuvre aux règles énoncées à l'article suivant.

ART. 269.

En se conformant aux règles qui précèdent, les navires doivent tenir compte de tous les dangers de la navigation. Ils auront égard aux circonstances particulières qui peuvent rendre nécessaire une dérogation à ces règles, afin de parer à un péril immédiat.

ART. 270.

Rien, dans les règles ci-dessus, ne saurait

affranchir un navire, quel qu'il soit, ses armateurs, son capitaine ou son équipage, des conséquences d'une omission de porter des feux ou signaux, d'un défaut de surveillance convenable, ou, enfin, d'une négligence quelconque des précautions commandées par la pratique ordinaire de la navigation ou par les circonstances particulières de la situation.

ART. 271.

Les capitaines des navires peuvent communiquer à la mer, tant avec les bâtiments de guerre français et anglais qu'avec les sémaphores établis sur les côtes de France et sur celles du Royaume-Uni, au moyen du *Code commercial de signaux* adopté par les deux puissances et proposé par elles à l'adhésion des autres États.

Les communications adressées par les capitaines à leurs armateurs, et réciproquement, sont transmises par les sémaphores et portées à domicile, soit directement, soit par toute station télégraphique, aux conditions déterminées par le tarif.

ANNEXES.

PRIX DE LA PRÉSENTE FEUILLE : 40 C.

(Article 59 du règlement du 17 juillet 1816).

MARINE ET COLONIES.

PERMIS DE NAVIGATION.

YACHTS ET BATEAUX DE PLAISANCE.

(1) ,

M. (2) , demeurant à (3) ,
propriétaire du (4) de plaisance ci-dessus dénommé, inscrit sur la matricule du quartier d
au f° , n° , construit en , à ,
du port de tonneaux, muni de l'acte de francisation spécial aux yachts de plaisance, nationalisé à le .

---

(1) Espèce et nom du yacht ou bateau. — (2) Nom et prénoms du propriétaire. — (3) Domicile du propriétaire. — (4) Yacht ou bateau.

Est autorisé à s'en servir pour une navigation de pur agrément, qui exclut tout exercice de pêche et de transport à fret, soit de passagers, soit de marchandises. Le présent permis, valable pour un an seulement, est destiné à tenir lieu de rôle d'équipage. Il devra être exibé à tout agent de la marine sur sa réquisition.

Toute infraction à ces dispositions constituera une contravention aux règlements maritimes et sera poursuivie devant les tribunaux.

M. (2) est tenu de remettre au bureau de l'inscription maritime, chaque fois qu'il entreprendra un voyage de quelque durée, une liste exacte des personnes embarquées sur son yacht.

A , le 186 .

Le Commissaire de l'inscription maritime,

---

(1) Nom et prénoms du propriétaire.

N°

EMPIRE FRANÇAIS.

YACHTS DE PLAISANCE.

ACTE DE FRANCISATION.

AU NOM DE L'EMPEREUR.

LE MINISTRE DES FINANCES déclare que le Sr

Français, domicilié à
a justifié, conformément à la loi du 27 vendémiaire an II, être propriétaire du yacht de plaisance

ci-après décrit, qu'il a déclaré vouloir attacher au port d

		m. c.	
Longueur.	de tête en tête.		Desquelles mesures établies d'après la loi du 12 nivôse an II et l'ordonnance du 18 novembre 1837, et vérifiées par le vérificateur Mr qui en répond, aux termes de l'article 14 de la loi du 27 vendémiaire an II, il résulte que le navire dont il s'agit jauge officiellement
	de l'étrave à l'étambot.....		
	TOTAL.....		
	moyenne......		
Largeur... la plus grande au maître-bau..........			
Profondeur ou hauteur prise de la cale ou de planche en planche.............			
	TOTAL.....		

Il a été également constaté que ledit navire a pont ; qu'il (*) qu'il a mât ; qu'il est doublé en et qu'il a été construit

(*) Indiquer ici, conformément à la circulaire du 29 décembre 1832, n° 1365, si le navire a ou n'a pas de faux tillac, serrage ou vaigrage.

à en 18 , ainsi qu'il appert des justifications produites.

Vu les actes passés par-devant les autorités judiciaires, à l'effet de constater que ledit navire est propriété française, et que le serment a été reçu.

Vu aussi les soumissions et le titre du cautionnement déposés au bureau de la douane d le et relatés au registre des francisations, sous le n° .

Le présent acte est délivré par nous aux fins de conférer à l'impétrant le droit de faire naviguer ledit navire sous pavillon français.

En conséquence, l'EMPEREUR DES FRANÇAIS prie et requiert tous Souverains, Etats, Amis et Alliés de la France et leurs Subordonnés, ordonnne à tous Fonctionnaires publics, Commandants des bâtiments de l'Etat, et à tous autres qu'il appartiendra, de le laisser sûrement et librement passer avec sondit bâtiment, sans lui faire ni souffrir qu'il lui soit fait aucun trouble ni empêchement quelconque, mais, au contraire, de lui donner faveur, secours et assistance partout ou besoin sera.

Délivré à Paris, le 18 .

Vu et collationné à l'Administration des douanes :

Le Ministre des finances,

L'Administrateur
chargé du service de la navigation,

Les justifications relatives au présent acte avaient été enregistrées au bureau de la douane d
le

Indépendamment des droits auxquels donnent lieu la délivrance du présent acte de francisation, il sera payé 68 centimes pour frais d'impression et de fourniture de parchemin.

NOTA. — Défense est faite aux courtiers et autres personnes étrangères à l'Administration de faire sur ce verso aucune annotation quelconque. Il est réservé à l'inscription des transferts de propriété et des changements qui n'entraînent pas la rénovation de l'acte.

RÈGLEMENT DE COURSES.

Annexe de la Circulaire ministérielle du 8 juillet 1868.

(3e Direction : SERVICES ADMINISTRATIFS — 1er Bureau : INSCRIPTION MARITIME.)

SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT POUR LA NAVIGATION DE PLAISANCE.

YACHT-CLUB DE FRANCE.

Règlement unique pour les Courses de France.

ARTICLE PREMIER.

Les Yachts sont divisés en grande et petite série.

ART. 2.

La grande série comprend trois classes, savoir :

1re classe : Bateaux de 20 tonneaux et au-dessous.

Allégeance : 30 secondes par tonneau et par 20 milles de parcours.

2e classe : Bateaux de 40 tonneaux et au-dessous.

Allégeance : 20 secondes par tonneau et par 20 milles de parcours.

3e classe : Bateaux au-dessus de 40 tonneaux.

Allégeance : 15 secondes par tonneau et par 20 milles de parcours.

NOTA. Les fractions de tonneau, seconde, mille, comptent pour un tonneau, une seconde, un mille.

Font partie de cette série les bateaux ayant plus de 11 mètres entre les perpendiculaires, de l'étrave à l'étambot, de dehors en dehors, sans compter les voûtes. Les bateaux des 1re, 2e et 3e classes peuvent être réunis en course d'ensemble. En pareil cas, on impose l'allégeance de la seconde classe.

ART. 3.

La petite série comprend quatre classes déterminées par la longueur seule ; ainsi :

1re classe : Bateaux de 5 mètres maximum.

2e classe : Bateaux de 6 mètres maximum.

3e classe : Bateaux de 8 mètres maximum.
4e classe : Bateaux de 11 mètres maximum.

Les mesures se prennent entre les perpendiculaires de l'étrave à l'étambot et de dehors en dehors, le bateau placé à terre ; les voûtes et toutes saillies en dehors de l'étambot ne comptent pas.

ART. 4.

Sont admis dans les deux séries les bateaux pontés ou non pontés, avec ou sans dérive, de toute construction, de tout pays, avec liberté de voilure, de lest et d'équipage.

ART. 5.

La jauge des bateaux de grande série s'obtient en faisant le produit des trois dimensions : longueur, maître-bau, creux, et divisant par 5.

La longueur se prend du dedans de l'étrave au dadans de l'étambot sur le pont.

Le maître-bau est la largeur extrême hors bordage, au-dessus ou au-dessous de la flottaison.

On prend pour creux : 1° le creux réel extérieur de carène au maître-bau, soit la hauteur totale du plat-bord du pont au trait extérieur de la rablure de quille au maître-bau ; le tiers des quilles, fausses quilles au maître-bau et dérives abaissées, où elles se trouvent. Par dérive abaissée on entend la partie supérieure de la dérive abaissée au niveau du dessous de quille.

ART. 6.

Le Yacht-Club délègue, sur la demande des propriétaires une personne pour jauger les bateaux sur tout point du littoral et de l'intérieur. Le certificat, dressé et signé par le Président, dispense le bateau qui en est porteur de nouveaux mesurages.

ART. 7.

A défaut de certificat, les Comités de courses jaugent les bateaux comme il est dit ci-dessus. En cas d'urgence, le propriétaire fournit par écrit avant la course les renseignements

nécessaires, et s'il gagne, le prix ne lui est adjugé qu'après jaugeage du bateau.

ART. 8.

Les Sociétés nautiques ont le droit de créer des catégories distinctes pour les bateaux à quille et à dérive, mais à condition de les réunir en course d'ensemble.

ART. 9.

Les Sociétés peuvent sauvegarder les droits des bateaux construits que le nouveau règlement lèserait par les mesures suivantes:

1° Dresser et notifier au Yacht-Club de France une liste des embarcations lésées, qui ne comprendra que les embarcations ayant pris part aux courses en 1866 et 1867;

2° Créer pour ces bateaux, pendant trois ans, un prix spécial couru d'après les anciens règlements de la localité.

Le prix sera fourni par la caisse des Sociétés et son importance ne pourra dépasser le chiffre total des prix attribués par les Sociétés aux courses effectuées sous le règlement du Yacht-Club de France.

ART. 10.

Les Sociétés qui s'engagent à adopter le règlement unique, et désirent participer aux subventions et prix distribués par le Yacht-Club, doivent adresser au Comité tous renseignements sur leurs régates, leur organisation, le nombre des engagements, des concurrents, la nature, le pavillon et les dimensions des Yachts.

Le Comité les comprend d'après ces renseignements dans la répartition qu'il présentera chaque année à l'agrément du ministre de la Marine.

ART. 11.

Le programme et le règlement des courses de chaque Société doivent être adressés au Comité, avant toute publication, pour être soumis au visa prévu par l'art. 8 des statuts du Yacht-Club de France.

ART. 12.

Lorsqu'un seul bateau se présente pour

courir un prix, il a toujours droit à moitié du prix annoncé, s'il effectue son parcours normalement, sans temps fixé à l'avance.

Le Président du Yacht-Club :

DUC DE VALLOMBROSA.

Visé par l'officier général,
Aide de camp de l'Empereur :

Vice-amiral JURIEN DE LA GRAVIÈRE.

Approuvé par S. Exc. le Ministre de la Marine et des Colonies :

AMIRAL RIGAULT DE GENOUILLY.

RAPPORT DU COMITÉ

par M. HENNEQUIN, Trésorier,

LU A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 6 JANVIER 1868.

Messieurs,

Aux termes du dernier paragraphe de l'article 14 des statuts de la *Société d'encouragement pour la Navigation de Plaisance*, votre Comité doit convoquer chaque année une assemblée générale dans le mois de décembre et présenter un rapport sur la situation de la Société.

Diverses circonstances ne nous ont pas per-

mis de nous conformer strictement à cette disposition, et nous avons dû ajourner à la réunion de ce jour l'exposé que nous allons vous soumettre.

La Société a été fondée, vous le savez, le 15 juin 1867 et autorisée par S. Exc. M. le Ministre de l'Intérieur le 22 du même mois. Les encouragements importants qu'elle a déjà obtenus et ses progrès relativement rapides permettent d'augurer favorablement de l'avenir d'une institution si intéressante au point de vue du développement du *yachting* français.

Puisque nous venons de prononcer le nom de *yachting*, c'est le moment de vous dire qu'au titre primitif de *Société d'encouragement pour la Navigation de Plaisance* il a paru convenable d'ajouter celui de *Yacht-Club de France*, qui précède l'autre et qui, dans la pratique, servira, suivant toute appa-

rence, à désigner la Société, que l'on appellera communément le *Yacht-Club*. Par décision en date du 29 décembre 1867, M. le Préfet de Police a autorisé la Société à ajouter cette désignation à son titre.

Dès sa constitution, notre Société a rencontré auprès des ministères de la Marine, du Commerce et des Travaux publics l'appui le plus bienveillant ; c'est ainsi que, par des circulaires en date des 22 juillet et 1er août 1867, dont le contenu a été porté à la connaissance de chacun de vous, S. Exc. M. l'Amiral Rigault de Genouilly et S. Exc. M. de Forcade La Roquette ont bien voulu notifier aux autorités maritimes et départementales des instructions relatives aux immunités et facilités accordées par eux aux yachts qui porteront le pavillon spécial que la Société est autorisée à délivrer. Ces instructions sont reproduites *in extenso* dans l'Annuaire de la

Société, dont vous avez reçu un spécimen et que nous ferons tirer prochainement d'une manière définitive à un nombre d'exemplaires suffisant non-seulement pour le distribuer à tous les membres, mais encore pour qu'il puisse être répandu par leurs soins, en vue de faire connaître davantage la Société et de lui recruter de nouveaux adhérents.

S. Exc. M. l'Amiral Ministre de la Marine ne s'est pas borné aux dispositions contenues dans sa dépêche du 22 juillet 1867 pour contribuer à donner à notre Société la situation qu'elle aspire à occuper en France ; il a bien voulu manifester l'intention de lui confier la répartition, à partir de la présente année, des encouragements accordés aux régates par son département.

C'est en 1853 que le Ministère de la Marine a commencé à décerner des prix aux régates, sous forme de médailles d'or ou d'argent, de

subventions ou d'instruments nautiques. Les sommes consacrées à ces prix se sont successivement élevées de 2,000 à 10,000 fr. environ, chiffre qu'elles ont atteint dans les dernières années (1).

---

(1) La décision du Ministre de la Marine qui a institué des prix pour les régates est du 11 janvier 1853. La dépense à laquelle ces prix ont donné lieu s'est élevée depuis cette époque à la somme de 77,413 fr., répartie comme suit sur chaque exercice.

En 1853	2.349 fr.
1854	2.450
1855	2.167
1856	2.044
1857	2.308
1858	3.103
1859	3.581
1860	3.597
1861	3.920
1862	5.898
1863	6.874
1864	7.824
1865	10.879
1866	10.528
1867	9.891

L'importante attribution dont il s'agit imposait à la Société, vous le comprenez, l'obligation d'adopter pour les régates auxquelles les prix de l'espèce, aussi bien que ceux du *Yacht-Club de France*, seront dorénavant attribués, un règlement ayant pour base la consécration d'un mesurage unique et irrévocable, destiné à mettre fin à des divergences, disons le mot, à une sorte d'anarchie, que déplorent depuis longtemps tous les amateurs de courses à la voile.

C'est en vue d'arriver à cette unité si désirable qu'un Exposé de la question a été rédigé et envoyé récemment aux diverses Sociétés nautiques de nos ports. Nous avons tout lieu d'espérer, d'après les informations parvenues jusqu'ici, que le règlement élaboré rencontrera généralement un accueil favorable. Ce règlement, après avoir été définitivement arrêté par le Comité, en tenant compte des obser-

vations des intéressés, sera soumis à l'agrément du département de la marine et figurera parmi les documents insérés dans l'Annuaire.

Hâtons-nous de le dire, Messieurs, pour celles des Sociétés des ports qui pourraient craindre, bien à tort, que l'intention de notre Société soit de s'arroger une sorte d'omnipotence en matière de régates, nous ne prétendons nullement diriger ce genre de courses ; nous nous proposons seulement de les encourager, lorsque les sociétés nautiques adopteront le règlement unique qui sera approuvé par la marine, tout en sauvegardant par certaines mesures les intérêts des bateaux actuellement construits. Nous nous proposons enfin de servir au besoin à Paris d'intermédiaires auprès des administrations publiques à tous les amateurs de *yachting*, membres de la Société, ou simples concessionnaires de son pavillon, qui auront ainsi un centre dont

sentir de la manière la plus utile. Nous ne saurions oublier enfin de vous signaler avec gratitude le concours dévoué et puissant que nous a prêté M. le capitaine de vaisseau baron Duperré, aide de camp et chef du cabinet de S. Exc. l'amiral Ministre de la Marine.

Le comité a déjà délivré à dix-huit yachts l'autorisation de porter le pavillon spécial de la Société. La liste de ces yachts figure à la page 25 de l'Annuaire. Nous rappellerons ici combien il importe que les concessionnaires de notre pavillon évitent les conflits avec les autorités des ports, et nous ne saurions trop insister sur la nécessité et la convenance de ne présenter les réclamations qu'ils croiraient devoir formuler que par l'intermédiaire du comité.

Nous passons à la situation financière.

A la date de ce jour il a été encaissé pour

droits d'entrée, cotisations et délivrances de pavillons, la somme de. . . . 7.700 »

Il reste à recouvrer . . . . . 3.900 »

TOTAL. . . . . 11.600 »

Les dépenses (1), depuis la constitution de la Société jusqu'au 31 décembre 1867, sont de 2.889 20

Soit un disponible réalisé ou prévu de 8.710 80

(1) Ces dépenses comprennent le traitement de l'Agent, le loyer du local de la rue de Berlin, 18, les frais de service, de chauffage, d'éclairage, de bureau ; l'achat de quelques objets d'installation et les affranchissements pour la correspondance, notamment pour l'envoi des statuts provisoires à toutes les Sociétés nautiques d'Angleterre, de Russie, d'Allemagne et de France, ainsi qu'à 200 amateurs notables.

Sur ce disponible de 8,710 fr. 80 c., il nous reste à payer l'ameublement de l'Agence et les fournitures de registres, papier, cartes, impressions, etc., etc.

Nous ne saurions, vous le comprenez, évaluer, même approximativement, les recettes à effectuer en 1868, puisqu'elles sont subordonnées au nombre de Membres nouveaux qui seront admis dans la Société et aux pavillons délivrés. Quant aux dépenses fixes, elles ne dépasseront pas 4,000 fr., suivant toute apparence.

Nous mentionnons, comme devant s'ajouter à cette dépense de 4,000 fr., les frais de bureau et d'agence, dont nous ne pouvons fixer le chiffre d'avance.

Les cotisations des Membres actuels pour 1868 suffiraient et au delà à l'acquittement de ces diverses dépenses. L'excédant des recettes de 1867 et de 1868 nous permettra

sans doute d'instituer en faveur des régates de la présente année des prix de quelque importance, qui affirmeront et consacreront d'une manière définitive la Société d'encouragement pour la Navigation de plaisance, dont la prospérité ne peut manquer d'exercer une heureuse influence dans notre pays, en y propageant de plus en plus le goût des choses de la marine.

Cette propagation serait singulièrement activée si nous arrivions prochainement à constituer à Paris un Cercle dont notre Société serait la pépinière naturelle. Cette idée, aussi bien que la fondation d'un centre dans l'un de nos ports de l'Océan pour les réunions d'été, est au nombre de celles dont votre Comité se préoccupe et qu'il sera heureux de réaliser le plus tôt possible.

Nous ne pouvons terminer ce rapport,

Messieurs, sans remercier celui de nos collègues qui a bien voulu accepter les fonctions de Secrétaire, M. Gabriel Benoit-Champy, du zèle actif et dévoué qu'il n'a cessé de déployer depuis la fondation de la Société pour l'amener au point où elle est rendue aujourd'hui. Malgré les nombreux travaux auxquels il a dû se livrer comme président du comité des expériences de sauvetage et de navigation à l'Exposition universelle et qui lui ont mérité la décoration de chevalier de la Légion d'honneur, M. Gabriel Benoit-Champy nous a secondés avec l'ardeur que vous lui connaissez, et c'est à cette ardeur que nous sommes en partie redevables des résultats dont nous venons de vous donner connaissance.

TABLE.

PARIS. — IMP. FÉLIX MALTESTE ET Ce,
rue des Deux-Portes-St Sauveur, 22.



